

Die Wiener Ringstraße ... gibt es ein danach?

Fragen zur Zukunft eines Prachtboulevards

1865 wurde eröffnet, 2015 wurde gefeiert. 150 Jahre Wiener Ringstraße bescherten der Stadt Wien eine Reihe von Ausstellungen, Büchern und Dokumentationen zum Thema. Die Reflexion war überwiegend hymnisch und huldigte der Wiener Ringstraße, ihrer Architektur und ihrer Zeit in überschwänglichen Begriffen wie: ‚Prachtboulevard‘, ‚Via triumphalis‘, ‚bedeutendste städtebauliche Leistung des 19. Jahrhunderts‘, ‚weltstädtisch‘, ‚großzügig‘, ‚weit vorausblickend‘, ‚einmalig in Europa‘, ‚Wien hat hier seinen Traum von Weltstadt verwirklicht‘, ‚Demonstration von zu Reichtum und Ansehen gekommener Gesellschaft‘ etc. Aber auch in gebundenen Sätzen begegnet man überschwänglichem Lob: „In dem Ensemble von etwa achthundert Monumental- und Wohnbauten wurden Architektur, Plastik und Malerei zu einem unvergleichlichen Gesamtkunstwerk vereinigt“¹, schreibt Martin Kupf. „Die Wiener Ringstraße gehört zu den bedeutendsten städtebaulichen Leistungen des vorigen Jahrhunderts“, so wiederum Friedrich Achleitner, der das Konzept als „weltstädtisch“, „großzügig“ und „weit vorausblickend“ einstuft, und dabei zwei Aspekte besonders hervorhebt: „die Höhe aller Monumentalbauten, die in ihrer räumlichen Zuordnung, die Altstadt als kostbares Ganzes fassen“ und „die Ringstraßenarchitektur“² selbst.

Der Wien Tourismus widmete verständlicherweise seinen Jahresschwerpunkt der Wiener Ringstraße, denn „[e]ine Studie der Wirtschaftsuniversität stellte fest, dass Wien-Touristen in Wien nichts ‚Weltstädtisches‘ suchen, sondern ‚Wien-Typisches‘ wie Walzer-Cafés, Restaurants mit Live-Musik, die Oper und Lipizzaner“³.

Selten gab es kritische Worte und Beiträge, die die Ringstraße als ‚Vorläufer einer disneysierten, übermäßig herausgeputzten Stadt‘ beschreiben bzw. von der Gefahr einer ‚Stadt als Freilichtmuseum‘ sprechen. Doch auch diese Art Kritik hat es in den letzten 150 Jahren gegeben:

Die Generation von Kunsthistorikern, die noch in den Kampf um die Ziele der modernen Architektur eingegriffen hat, sieht jedoch in ihrem Historismus [der Ringstraße, R. Sch.] eine unschöpferische,

1 Kupf, Martin: Schicksale Wiener Bauten seit 1945. In: Klein, Dieter / Kupf, Martin / Schediwy, Robert: Stadtbildverluste Wien. Ein Rückblick auf fünf Jahrzehnte. Wien: LIT 2005, S. 97–260, hier S. 108.

2 Achleitner, Friedrich: Nieder mit Fischer von Erlach. Wien: Residenz 1986, S. 27.

3 Die Presse, 11.6.1993, zit. nach Schediwy, Robert: Kleine Chronik zur Diskussion um die Wiener Stadtentwicklung 1945–2001. In: Klein / Kupf / Schediwy 2005, S. 268–332 hier S. 306.

kunstlose Periode der abendländischen Architektur. So ist heute die Bezeichnung Ringstraßen- oder Gründerarchitektur noch vielfach Synonym für einen oberflächlichen Prunkstil ohne Originalität und Qualität.⁴

Oder eine andere Meinung ähnlicher Art: „Nirgendwo auf der Welt gibt es eine so vollständige Mustersammlung der verschiedenen stilistischen Möglichkeiten der zweiten Jahrhunderthälfte [...]“.⁵ Fakt ist, dass die Wiener Innenstadt seit 1973 Schutz-Zone und inklusive der Glacis-Zone seit 2003 UNESCO-Weltkulturerbe ist. Wobei die UNESCO in der Antragsphase bereits Kritik am damals in Planung stehenden Hochhausprojekt Wien-Mitte übte und zum Überdenken der geplanten Türme aufforderte. Und damit bereits die Grenzen des Siegels aufzeigte.

Aber nicht nur bei Experten und Touristen hat die Wiener Ringstraße einen hohen Stellenwert. Auch die Wienerinnen und Wiener definieren *ihre* Wienerstadt ganz stark über die Ringstraße (ausgenommen vor und in der Zeit ihrer Entstehung). Denn wie der Architekturkritiker Friedrich Achleitner treffend feststellte: „Der ‚Stilmischmasch‘ [...] verliert heute als historisches Kleid seine dominierende Stellung. In den Vordergrund treten die dauerhaften Qualitäten der Bauwerke und ihrer Räume.“⁶ Das heißt die Vielfalt und ‚wilde Mischung‘ der historistischen Stile wird heute als Einheit empfunden.

Woran aber denkt man konkret, wenn man an die Ringstraße denkt, welche Bilder entstehen im Kopf? Im engeren Sinn meinen wir die Repräsentationsmeile von der Universität bis zur Staatsoper, etwas weiter betrachtet vielleicht von der Börse bis zum Schwarzenbergplatz. Die beiden Enden bis zum Donaukanal sind kaum geläufig. Dies ist vielleicht kein Zufall, denn schon Adolf Loos stellte 1914 fest:

Wenn ich mich bei der Oper aufstelle und zum Schwarzenbergplatz hinunterblicke, so habe ich das intensive Gefühl: Wien, die Millionenstadt Wien!, die Metropole eines großen Reiches. Wenn ich aber die Zinshäuser am Stubenring betrachte, so habe ich nur ein Gefühl: fünfstöckiges Mährisch-Ostrau.⁷

Wie eingangs schon erwähnt gab es zum Jubiläumsjahr einige prächtige Bildbände und Ausstellungen zum Thema. z. B.: *Die Ringstraße. Eine europäische Bauidee* von Barbara Dmytrasz⁸; *Hinter den Fassaden der Ringstraße* von Otto Schwarz⁹; *Die Wiener*

4 Achleitner 1986, S. 142.

5 Pevsner, Nikolaus, zit. nach Achleitner 1986, S. 144.

6 Achleitner 1986, S. 143.

7 Loos, Adolf: Heimatkunst. In: Ders.: *Sämtliche Schriften*. Wien / München: Herold 1962, S. 331, https://de.wikisource.org/wiki/Seite:Loos_Sämtliche_Schriften.pdf/333 (= Digitale Volltext-Ausgabe bei Wikisource) [08.06.2016]; Vgl. Achleitner 1986, S. 146.

8 Dmytrasz, Barbara: *Die Ringstraße. Eine europäische Bauidee*. Wien: Amalthea 2008.

9 Schwarz, Otto: *Hinter den Fassaden der Ringstraße. Geschichte. Menschen. Geheimnisse*. Wien: Amalthea 2007.

Ringstraße herausgegeben von Alfred Fogarassy¹⁰ (dabei auch eine englische Version: *Vienna's Ringstraße*)¹¹; 1865, 2015. *150 Jahre Wiener Ringstraße: Dreizehn Betrachtungen*, herausgegeben von Sibylle Berg¹²; *Die Wiener Ringstraße in ihrer Vollendung und der Franz-Josefs-Kai* In Ansichten von Ladislaus Eugen Petrovits, von Walter Öhlinger und Eva-Maria Orosz¹³; *Die Ringstraße. Geschichte eines Boulevards*, herausgegeben von Rainer Nowak.¹⁴ Das Wien Museum präsentierte die Ausstellung *Der Ring. Pionierjahre einer Prachtstraße*; die Nationalbibliothek Wien wird *Weltstadt. Die Ringstraße und ihre Zeit*; das Belvedere *Klimt und die Ringstraße*; im Rathaus war die Ausstellung *Vom Werden der Wiener Ringstraße* zu sehen; das Jüdische Museum zeigte *Die Ringstraße. Ein jüdischer Boulevard*; die Secession *Zu modern für die erste Reihe* und der Waschsalon des Karl-Marx-Hofs präsentierte *Die Ringstraße des Proletariats. Ein Gegenentwurf*. Zu allen Ausstellungen entstanden entsprechende Begleitbände.

Interessanterweise kam es nirgendwo zu einer größer angelegten Diskussion über die Gegenwart und / oder Zukunft der Wiener Ringstraße. Selbst beim Ideenwettbewerb 2014 von Departure, der Förderagentur für Creative Industries, *City Hype, neue Ideen für die Stadt* gab es keine konkreten Einreichungen zum Sein oder Werden der Ringstraße. Die Stadt Wien hatte 2014 zwar Studien in Auftrag gegeben, die Veröffentlichung dieser verlief aber mehr oder minder unter Ausschluss einer breiteren Öffentlichkeit (dazu weiter unten). Aus diesem Grund soll auf den folgenden Seiten Fragen zum möglichen ‚Danach der Wiener Ringstraße‘ nachgegangen werden.

Ist die Ringstraße in ihrer heutigen erhaltenen Form und Nutzung noch zeitgemäß? Oder fand und findet hier ein ‚Einfrieren auf postkartentaugliches Format‘, statt? Sozusagen ein Museumspark im öffentlichen Raum. Erinnert man sich zurück an die Revitalisierung des Museumsquartiers um 2000, ist man versucht hier zuzustimmen. Obschon die Kultur- wie Architekturjournalistik den Entwurf anfangs bejubelte, schaffte es eine Bürgerinitiative eine Front gegen das Projekt zu formieren. Schlussendlich wurde, nach innen gerichtet, ein (wenn auch abgespecktes) Kulturareal mit neuen Museumsbauten, Ausstellungsräumen, Veranstaltungshallen saniert bzw. errichtet. Der Versuch eines sichtbaren ‚Zeichens nach außen‘ in Form eines Leseturmes im Hof, der die Fassade überragt hätte, wurde allerdings nicht realisiert. Ein Rückzieher, der letztendlich niemanden wirklich zufrieden gestellt hat:

10 Fogarassy, Alfred (Hg.): *Die Wiener Ringstraße*. Das Buch. Ostfildern: Hatje Cantz Verlag 2014.

11 Faber, Monika: *Vienna's Ringstraße*. (Engelschsprachige Version von Anmerkung 10).

12 Berg Sybille (Hg.): 1865, 2015. *150 Jahre Wiener Ringstraße. 13 Betrachtungen*. Wien: Metro-Verlag 2015.

13 Öhlinger, Walter / Orosz, Eva Maria (Hg.): *Die Wiener Ringstraße in ihrer Vollendung und der Franz-Josefs-Kai*. In Ansichten von Ladislaus Eugen Petrovits. Schleinbach: Edition Winkler-Hermaden 2014.

14 Nowak, Rainer (Hg.): *Die Ringstraße. Geschichte eines Boulevards*. Wien: Die Presse 2015.

[W]as allerdings vom Architektenteam Ortner und Ortner im Bereich der alten Hofstallungen realisiert wurde, ist wohl nur als Kompromiss zu bezeichnen, der niemanden (mit Ausnahme der unmittelbar ökonomisch Begünstigten) voll befriedigen kann. Die Chance, wirklich interessante moderne Architektur in unbelasteter Lage zu realisieren, wurde dabei nämlich ebenso vertan, wie die Möglichkeit, ein faszinierendes Höfe-Ensemble des 18. und 19. Jahrhunderts behutsam menschengerecht zu revitalisieren.¹⁵

Welches Potential hat die Ringstraße? – „Wie kann der Ring ein Weltklasse-Boulevard werden?“ – fragt die Stadtplanung heute.

Inwieweit verhindert die Wiener Ringstraße die Stadtentwicklung, ähnlich wie die Stadtmauer vor 1865?

Welche Rolle soll / kann der Ring im Wiener Stadtleben spielen?

Was fasziniert uns so an der Architektur des Historismus, bzw. was macht uns so zu Bewahrern des Vergangenen? Würden wir, überspitzt formuliert, mit unserer heutigen bewahrenden Einstellung noch hinter den Fassaden römischer Bürgerhäuser wohnen? Oder sind es tatsächlich die Großzügigkeit und Qualität in der Raumgestaltung des Historismus (im Gegensatz zur ökonomisierten und funktionalisierten Raumgestaltung von heute), die uns so fesselt, wie vielerorts zu vernehmen ist.

Wie sehr schränken die historistischen Gebäude eine zeitgenössische Nutzung ein? Als Beispiel seien hier die Theaterbauten genannt, die, insbesondere was die Flexibilität für die Kunst und Bequemlichkeit für die Besucher betrifft, sehr zu wünschen übrig lassen.

Wie sähe eine heutige Ringstraße aus? Angenommen, der Beschluss zum Schleifen der Stadtmauer wäre erst jetzt gefallen (d. h. im unwahrscheinlichen Fall, dass man diese dann nicht unter Denkmalschutz gestellt hätte): Wie würden ein heutiger Masterplan und seine Gebäude aussehen? Dominierten auch heute politische und kulturelle Repräsentationsbauten, wäre der Ring Europas mondänste Shoppingmeile, eine Eventmeile, ein verkehrsfreier Grüngürtel um die Innenstadt ...?

Sollte man eine Initiative zum Neubau der Ringstraße gründen? Welche Chancen hätte die Idee einer völlig neuen Ringstraße? Bei den Wienerinnen und Wienern, den Stadt- und Landespolitikern, den Medien, den Architekten und Stadtplanern, in der Tourismusbranche, bei der UNESCO ...?

Die Autoren des Bandes *Stadtbildverluste* fordern in der Einleitung „das touristisch wertvolle Lokalkolorit unserer Städte zu erhalten – ohne dabei auf den qualitätsvollen architektonischen Ausdruck der Moderne an anderer Stelle zu verzichten“¹⁶. Man beachte die Formulierung „Moderne an anderer Stelle“, d. h. eine Vorstellung, die offensichtlich kein miteinander oder nebeneinander, sondern eine räumliche Trennung von alt und neu vorsieht.

15 Klein / Kupf / Schediwy 2005, S. 20.

16 Ebd.

Beim Verfolgen all dieser Fragen, die in die zentrale Frage ‚Gibt es ein danach?‘ münden, stellt man rasch fest, ...

Es gab schon ein danach ...

Es findet sich ‚Neues‘ auf der Ringstraße, das heißt Gebäude und Sachen, die seit deren ‚Fertigstellung‘ mit Ende der Monarchie errichtet bzw. verändert wurden.

Während der Ersten Republik (1918 bis 1938) gab es, außer politisch motivierten Namensänderungen, keine wesentlichen Veränderungen. Im Zweiten Weltkrieg wurden von den rund 800 Gebäuden der Wiener Ringstraße etwa 25% zerstört oder schwer beschädigt, insbesondere im Opernviertel, um Schottentor und Börse sowie an der Donaukanalzone. Der größte Teil der zerstörten und beschädigten Gebäude wurde wieder aufgebaut bzw. renoviert und nur ein gutes Dutzend Baulücken ab den 50er Jahren tatsächlich neu verbaut.

Die 50er und 60er Jahre waren dabei von einem modernen Pathos geprägt. ‚Wien wird Weltstadt‘ hieß der Slogan der Gemeinderatswahlen 1954. Vor dem Hintergrund des Ringturmes und Stadthalle warb die SPÖ sogar auf Wahlplakaten 1954 mit ‚Damit Wien wieder Weltstadt werde‘. Das Bundesministerium für Handel und Wiederaufbau erklärte:

Viele zerstörte Altstadtteile sind unter Wahrung der ursprünglichen äußeren Form in moderner und zweckentsprechender Weise wiederaufgebaut worden. Die hässlichen Fassaden der Häuser mit den kitschigen Steinimitationen, wie sie um 1900 üblich waren, sind in der früheren Form nicht wiederhergestellt worden, sondern sie wurden in einfachen und klaren Linien gehalten. Nur dort, wo die alte Fassade zur Wahrung des Altstadtcharakters erhalten werden sollte, oder wo ein Abschlagen der nur teilweise beschädigten Fassaden zu kostspielig gewesen wäre, wurde die seinerzeitige Form wiederhergestellt.¹⁷

Karl Brunner, Leiter der Wiener Stadtplanung sah in den Hochhäusern das „wahre Kunstwerk der Großstadt“¹⁸, Stadtplaner Roland Rainer unterschied zwischen „jenem kulturell wertvollen, unbedingt schutzbedürftigen Wien bis 1850 und den späteren Mietkasernen der Gründerzeit, die als Bauwerke völlig unbedeutend und ungesund sind“¹⁹. Der Westbahnhof war „der erste Wiener Großbau, gegen den der Wiener Geschmack nicht wie sonst immer aus Konservatismus oder einfach nur aus ‚Bestemm‘ Sturm lief. Er gefiel. Man ist sogar stolz auf ihn“²⁰, wie Gerhard Fritsch schreibt. Doch es

17 Bundesministerium für Handel und Wiederaufbau: 10 Jahre Bauen im Dienste vom Staat und Wirtschaft. Wien 1955, S. 103 ff.

18 Klein, Dieter: Vom Abriß ohne Reue zur Altstadtneugier. In: Klein / Kupf / Schediwy 2005, S. 25–52, hier S. 36.

19 Rainer, Roland / Stadtbauamt der Stadt Wien / Institut für Städtebau an der Akademie der Bildenden Künste (Hg.): Planungskonzept Wien. Wien: Verlag für Jugend & Volk 1962, S. 8.

20 Fritsch, Gerhard: In: Brandstätter, Christian / Treffer, Günther (Hg.): Stadtchronik Wien. Wien: Verlag Christian Brandstätter 1986, S. 452.



Erich Boltenstern, Ringturm, 1953

gab auch kritische Stimmen. „Die Demolierung Wiens zur Allerweltstadt ist längst in vollem Gange. Kirchen, Paläste, alte Bürgerhäuser fallen, damit Straßen verbreitert werden können, kostbare alte Villen müssen letztklassigen Zinskasernen von muffiger Mittelmäßigkeit Platz machen“²¹, heißt es in einem Bericht der 1960er Jahre.

1952 wurde das erste Gebäude am Stubenring 12, ein Büro / Wohnhaus, von Architekt Josef Schreiber (als Wiederaufbau) errichtet, 1953 am Schottenring 28-30 der Ringturm (Foto) als Bürohaus der *Wiener Städtischen Versicherung* von Architekt Erich Boltenstern (ursprünglich beidseitig des Rings gedacht, sollten zwei 73 m hohe Türme mit 23 Geschossen ein Tor zur Stadt im Stile einer zurückhaltenden Moderne bilden).

21 Österreichische Gesellschaft für Denkmal- und Ortsbildpflege (Hg.): *Steine sprechen* 23/24 (1968), S. 3, zit. nach Klein, Dieter: *Vom Abriß ohne Reue zur Altstadt nostalgia*: In: Klein / Kupf / Scherdiwy 2005, S. 25–52, hier S. 38.



Carl Appel / Georg Lippert, Opernringhof, 1956

Damals vom Architekturkritiker Friedrich Achleitner noch „als arger Eingriff“ bezeichnet, fand der Ringturm bei ihm später durchaus Gnade.

1954 folgte am Schuberttring 10 ein Büro / Wohnhaus von den Architekten Percy. A. Faber und Erich Boltenstern, vom Stadtplaner Roland Rainer als „städtebaulicher Akzent bezeichnet“²².

1956 entstand am Opernring 1-5 der Opernringhof (Foto) der Architekten Carl Appel und Georg Lippert (bis 1945 stand hier der Heinrichshof, laut Wilhelm von Doderer „Wiens schönstes Mietshaus“²³). Auch hier herbe Kritik: „Der neue Ringstraßenstil, wie er sich etwa im Opernringhof und im Mercedeshaus ausprägt, ist eine falsch verstandene Synthese von Funktion und spießbürgerlichem Prunk, von wenig Glas, etwas Beton, sehr viel Marmor und gar keinem Geist.“²⁴ Oder: „[D]er Opernringhof [sei] ein ungegliederter Kasten gegenüber der Staatsoper, der keinesfalls dieser Kulturstätte von Weltrang angemessen ist und auch von der ausländischen Kritik als Bausünde bewertet wurde“.²⁵

22 Rainer, Roland, zit. nach Schediwy 2005, S. 276.

23 Doderer, Wilhelm von, zit. nach Kupf 2005, S. 114.

24 Schmidt, Wieland, zit. nach Brandstätter / Treffer 1986, S. 460.

25 Hichcock, Henry Russell: Die Architektur des 19. und 20. Jahrhunderts. München: Aries 1994, S. 211.



Erich Boltenstern / Kurt Schlauss, Gartenbaukomplex, 1961

1956 wurden am Opernring 4 ein Büro / Wohnhaus von den Architekten Wilhelm Hübatsch und Josef Vytiska und am Kärntner Ring 2 ein Büro / Wohnhaus von den Architekten Josef Vytiska und Felix Hasenöhl errichtet. 1956 ebenfalls am Kärntner Ring 5-7 das Steyrhaus als Verwaltungszentrale der Steyr-Daimler-Puch-AG von Architekt Carl Appel (später abgebrannt und neu gebaut, siehe auch 1993 weiter unten in der Chronologie).

1961 entstand am Parkring 12 das Gartenbaugebäude (Foto) als Bürogebäude mit Kino von den Architekten Erich Boltenstern und Kurt Schlauss. Oskar Kokoschka schrieb 1962 beim Anblick des Gartenbau-Hochhauses empört: „Man schaue doch nur vom Belvedere herab auf die Stadt und fühle den Schmerz, wie da einer die Silhouette Wiens mit einem massiven Klotz für immer verschandelt hat ...“²⁶ In *Neues Österreich* konnte man am 17. 12. 1959 lesen, dass „der Gartenbau-Turm die Ringstraße zerreißen würde“²⁷. Und Friedrich Achleitner schrieb die vernichtenden Worte: „War schon der Ringturm ein arger Eingriff, so drückt die Anlage Gartenbau wie ein steinernes Geschwür in die Silhouette der Stadt“.²⁸

26 Kokoschka, Oskar: In: *Steine sprechen*, Nr. 2. Österreichische Gesellschaft für Denkmal- und Ortsbildpflege, 1962, zit. nach Klein / Kupf / Schediwy. 2005, S. 22.

27 *Neues Österreich*. 17. 12. 1959, zit. nach: Kupf 2005, S. 127.

28 Achleitner, Friedrich. In: *Die Presse*, 10. 11. 1962, zit. nach Kupf 2005, S. 127.



Alfred Dreier, Landespolizeidirektion, 1971

1966 folgte am Universitätsring 10 das Örag-Haus als Bürogebäude von Architekt Carl Appel. 1971 wurde am Schottenring 7-9 die Landespolizeidirektion Wien (Foto) von Architekt Alfred Dreier errichtet. Dreier meinte damals zum Vorwurf mangelnder Rücksichtnahme auf das Ambiente am Schottenring: „Herr Kollege, ich verstehe sie nicht; rechts ist eine Straße, links ist eine Straße, und dazwischen baue ich ein Haus.“²⁹

In den 70er Jahren begann ein Umdenken in Richtung Nostalgie und ‚small is beautiful‘ – eine Wiederentdeckung des Alten. Friedrich Achleitner schlug schon 1965 vor, „ein Denkmal für den unbekannten Demolierer zu schaffen“³⁰. Die neuen Bauten zeichneten sich in vielen Fällen durch eine „selbstgefällige Klassik der Mittelmäßigkeit und eine Hochkonjunktur der Einfallslosigkeit aus“³¹. Am Anfang des Jahrzehnts hieß es noch: „Daß die langgeschmähten Fassaden des Ringstraßenstils sehr wohl ihre städtebauliche Funktion haben, hat sich zwar bei den Kunsthistorikern, doch offenbar bei den

29 Kupf 2005, S. 109.

30 Achleitner, Friedrich: Vom Denkmal des unbekannten Demolierers. In: Die Presse 1965 (Zeitungsausschnitt undatiert).

31 Geretsegger, Heinz / Peintner, Max / Pichler, Walter: Otto Wagner 1841–1918. Unbegrenzte Großstadt. Beginn einer modernen Architektur. Salzburg / Wien: Residenz Verlag 1978, S. 28.



Kurt Hlawenicka, Vienna Plaza, 1988

staatlichen Behörden noch immer nicht herumgesprochen“.³² Aber schon 1972 wurde in der Wiener Bauordnung festgeschrieben: „Bei Errichtung eines neuen oder Änderung eines bestehenden Gebäudes in einer Schutzzone ist das Gebäude [...] in Baustil, Bauform, Gebäudehöhe, Dachform, technologischer Gestaltung und Farbgebung an die benachbarten Gebäude derselben oder gegenüberliegenden Häuserzeile anzugleichen.“³³ Am 26. 2. 1972 stellte Karl Roschitz in der Furche fest: „Denkmalschutz ist in Österreich bald die Nr. 1“³⁴. Wobei dieser und die Schutzzonenverordnung nicht unwidersprochen blieben und auch bekämpft wurden. Schließlich lässt sich aber sagen, dass die Architektur der sogenannten ‚Postmoderne‘ ihre Umgebung ab Mitte der Siebziger durchaus zitierend, ironisierend und spielerisch aufgriff.

1985 entstand am Parkring 12a das Hotel Marriott von den Architekten Harry Glück, Werner Höfer, Tadeuz Spychala und Peter Czernin. 1988 am Schottenring 11 das Hilton Vienna Plaza (Foto) von Architekt Kurt Hlawenicka:

32 Österreichische Gesellschaft für Denkmal- und Ortsbildpflege (Hg.): Steine sprechen 45/46 (1974), S. 13. Zit. nach Klein, Dieter: Vom Abrißmohne Reue zur Altstadtnostalgie. In: Klein / Kupf / Schediwy 2005, S. 25–52, hier S. 40.

33 Landesgesetzblatt für Wien. 16. Stück. Artikel I/16./{(6). Wien 1972.

34 Roschitz, Karl. In: Furche 26. 2. 1972, zit. nach Schediwy 2005, S. 287.

Eine Promenadenmischung aus Marriott [Hotel am Parkring, dass Jan Tabor als ‚riesige Gartenlaube‘ bezeichnet hat, R. Sch.] und den schokoladebraunen Bawag-Filialen [Bank, R. Sch.] [...], es dürfte das scheußlichste Bauwerk der Ringstraße werden.³⁵

1993 fand der vorerst letzte Neubau am Kärntner Ring 5–7, der Kärntner-Ring-Hof als Shoppingcenter von den Architekten Wilhelm Holzbauer und Georg Lippert (anstelle des abgebrannten Steyrhauses aus dem Jahre 1956) statt.

In der Alltagswahrnehmung der Wiener Ringstraße sind all diese Gebäude mehr oder minder ausgeblendet. Vielleicht verständlich, denn „[d]as von den Vertretern einer asketischen Moderne so gerne verteuflerte ‚Geschmückte‘ von Schloss Schönbrunn bis zu Hundertwassers relativ aktuellen ‚Behübschungen‘ zieht jedenfalls mehr Touristen an, als etwa Loos-Bauten oder die Werkbundsiedlung“³⁶. Dass Wien von seiner alten Architektur lebt, stellte auch eine Meinungsumfrage fest:

[E]twa die Hälfte der Befragten sieht das Erscheinungsbild Wiens durch seine alte Architektur geprägt, 27 Prozent sehen modernes und altes zu einem harmonischen Ganzen zusammen gefügt, 38 Prozent stimmen dem Satz zu ‚Seit 1945 wurde das historische Stadtbild Wiens zum Teil schwer geschädigt. Die Stadt wird immer hässlicher‘.³⁷

Aber auch in der Fachwelt ist man sich höchst uneins, was die neuen Gebäude betrifft. Der die gesamte Entwicklung begleitende Achleitner sieht die Ringstraße

durch Objekte einer viel rücksichtsloseren zweiten Gründerzeit entstellt und im Konzept gefährdet. In diesem Zusammenhang sind zwei Aspekte besonders wichtig. Das erste [...] betrifft die Höhe aller Monumentalbauten [...]. Dabei ist bestimmend, dass keine der Baumassen über die allgemeine Höhe hinausgreift. [...] Der zweite Aspekt ist die Architektur dieser Bauwerke, die sprichwörtlich gewordene Ringstraßenarchitektur. [...] Die beiden Aspekte sind vor allem für ein neues Bauwerk am Ring maßgebend. Fordert das städtebauliche Konzept unbedingte Einordnung, so erlaubt die Architektur das modernste Bauwerk, wenn es der Qualität der Umgebung entspricht. In Wien hat man aber mit den Neubauten am Ring genau das Gegenteil gemacht. Während man sich befleißigte, die Außenarchitektur der Gebäude historisierend oder gemäßigt modern zu gestalten, kletterte man mit den Bauhöhen bedenkenlos hinauf.³⁸

Diese Aussage klingt einerseits sehr plausibel, führt aber gleichzeitig zur Frage, ob die Maßstäbe, die die Ringstraße vor 150 Jahren gesetzt hat, damit für immer sakrosankt sind? Abgesehen davon ist die Neubewertung der Ringstraßenarchitektur von den 50er Jahren bis heute auch noch sehr jung und braucht vielleicht noch mehr zeitliche Distanz für eine neutralere Sicht. Zumindest, wenn Nikolaus Pevsners resignierende Bemerkung

35 Tabor, Jan. In: Kurier, 6. 10. 1986, zit. nach Schediwy 2005, S. 297.

36 Schediwy, Robert: Hundertwassers Häuser – Dokumente einer Kontroverse über zeitgenössische Architektur. Wien: Edition Tusch 1999, S. 22.

37 Meinungsforschungsinstitut GfK. In: Arbeiterzeitung, 28.9.1983, zit. nach Schediwy 2005, S. 295.

38 Achleitner 1986, S. 27–28.



Erich Boltenstern, das erneuerte Kajetan-Felder-Haus, 1964

aus den 40er Jahren noch immerzu gilt: „Werke der jüngsten Vergangenheit wurden und werden meist wenig geschätzt, entsprechend verständnislos behandelt oder mit dem ‚typischen Vandalismus der Söhne gegen die Generation der Eltern‘ zerstört“³⁹. Summa summarum blieb und bleibt es

in der Innenstadt beim Patt. Was hier heute um die Jahrtausendwende, etwa als Museumsquartier im Entstehen begriffen ist, entspricht weder den Träumen der Verfechter einer aggressiven Neuorientierung der Wiener Innenstadt durch ‚bewusst moderne‘ Architektur, noch kann es die Denkmalschützer, die sich des Teilerfolgs des ‚Leseturms‘ freuen können, befriedigen⁴⁰.

Diese Unzufriedenheit beider Seiten unterstreicht Friedrich Achleitner am Beispiel des Kajetan-Felder-Hauses neben dem Rathaus (1964 von Erich Boltenstern erneuert), bei dem „alles gemacht wurde, um den Neubau der Umgebung anzugleichen“, und findet das Ergebnis trotzdem unbefriedigend. Weil „die wörtliche Angleichung mit neuen Mitteln (auch neue Geschoßhöhen), also gewissermaßen die Selbstverleugnung zugunsten äußerlicher Ähnlichkeiten, das Problem nicht löst“⁴¹.

39 Pevsner, Nikolaus, zit. nach Klein / Kupf / Schediwy 2005, S. 96.

40 Schediwy, Robert: Zwischen Postmoderne und Metropolenwahn. In: Klein / Kupf / Schediwy 2005, S. 53–74, hier S. 55.

41 Achleitner 1986, S.149.



Restaurantfenster und vieles mehr ...

Verborgenes danach ...

Im Schatten der Kontroverse um die neuen Gebäude gab und gibt es parallel dazu im ‚Hintergrund‘ viele *Gebäudemodernisierungen* und jede Menge *Straßenmöblierung*, die sich vor und zwischen die Architektur schiebt. Hier ‚passiert‘ im wahrsten Sinn des Wortes de facto laufend aber unkommentiert Gegenwartsarchitektur: Man findet Fassadenbegradigungen, und -vereinfachungen, d. h. die Entfernung oder Reduzierung von Fassadenschmuck; die Demolierung von Dacharchitekturen, d. h. das Entfernen oder Verändern von Dachaufbauten, Dachformen, neue Dachbodenausbauten und Aufstockungen; die Demolierung von Portalen und Erdgeschoßzonen; Entkernungen von Gebäuden⁴²; Fensterauswechslungen, und Verhüttelung durch und bei Haltstellen, Würstelbuden (heute Döner und Pizza) sowie Verkehrszeichen; Straßenbeschilderung; Werbung, Reklame; Straßenbeleuchtung und Uhren, Geländer und Baumscheiben; Straßen- und Gehwegbelege; Eventisierung z. B. am Rathausplatz, Karlsplatz etc.

42 „Hinter die urbanen ‚Totenmasken‘ wird Allerweltarchitektur gesetzt, wie sie heute von Los Angeles bis Moskau oder Tokio zu finden ist: Attrappen für niveaulose Touristen welche die Veränderungen nicht bemerken“. Sedlmayer, Hans: Die Salzburger Altstadt. In: Münchner Merkur, 12. 9. 1982, „Journal“.



Verhüttelungen

Diese Veränderungen erfolgten und erfolgen praktisch ‚tätlich‘ im Stillen, das Straßenbild verändert bzw. ‚füllt‘ sich über einen langen Zeitraum langsam, so dass sie uns als Betrachter im Einzelnen zumeist gar nicht auffallen. Geht man jedoch bewusst durch die Straße, erkennt man im Meterabstand unzählige ‚Kleinigkeiten‘, die erneuert wurden. Zu diesen ‚Kleinigkeiten‘ passt, auch wenn eigentlich auf Bauobjekte bezogen, folgende Bemerkung sehr treffend: „Eine alte Erfahrung, die man sich immer wieder ins Gedächtnis zurückrufen muss: Wenn es um ein Bauprojekt ganz still geworden ist, dann ist irgendwas im Gange. Und wenn in Wien etwas ganz still im Gange ist, dann ist es meist eine bauliche Katastrophe.“⁴³

Folgt man nun der 70-jährigen Kontroverse zur modernen Architektur an und um die Ringstraße, stellt sich die Frage ...

43 Achleitner 1986, S. 237.



Straßenmöblierung

Gibt es überhaupt eine Möglichkeit einer Stadtentwicklung in diesem Bereich?

In der breiteren Öffentlichkeit lassen sich Diskussionen periodisch anlassbezogen verfolgen. Ich habe oben bereits die öffentliche Auseinandersetzung zum Leseturm im Museumsquartier genannt. Häufiger sind Modernisierungsprojekte von privaten Immobilienentwicklern mit klarem ökonomischem Anspruch, wobei es zumeist um zwei Dinge geht: Die Bauhöhe (die künftige Kubatur) und damit das ökonomische Interesse der Investoren versus Ensemble- und Gebietsschutz. Und natürlich die Ästhetik des Gebäudes, bei der neben den formellen und informellen Expertinnen und Experten insbesondere die Medien und die Politik ein breites Diskussionsfeld eröffnen. Aktuellstes Beispiel ist die Kontroverse zur Verbauung des Areals des Eislaufvereins zwischen *Hotel Intercontinental* und *Wiener Konzerthaus* (dazu mehr siehe unten).

Im Mai 2005 fand in Wien die Konferenz *Welterbe und zeitgenössische Architektur. Umgang mit der historischen Stadtlandschaft* statt. Im Wiener Memorandum kommt die Konferenz unter anderem zu folgenden Schlüssen:

Die zentrale Herausforderung der zeitgenössischen Architektur in der historischen Stadtlandschaft besteht darin, einerseits auf die Entwicklungsdynamik zu reagieren, um sozioökonomische Veränderungen und Wachstum zu ermöglichen und andererseits gleichzeitig das überlieferte Stadtbild und

sein Umfeld zu respektieren. Lebendige historische Städte, insbesondere Welterbestädte, brauchen eine Stadtplanungs- und Managementpolitik, die Erhaltung zu einem zentralen Thema macht.⁴⁴ [S]ollten Stadtplanung zeitgenössische Architektur und Erhaltung der historischen Stadtlandschaft alle Formen ‚pseudohistorischer‘ Gestaltung vermeiden, da diese gleichermaßen eine Verleugnung des Historischen und Zeitgenössischen darstellen. Eine historische Sicht soll nicht die andere verdrängen, da Geschichte lesbar bleiben muss. Das höchste Ziel ist die kulturelle Kontinuität mittels qualitätsvoller baulicher Eingriffe.⁴⁵

Neun Jahre später hat, wie eingangs bereits angesprochen, die Wiener Stadtregierung ohne größere öffentliche Wahrnehmung am 11. 11. 2014 einen Masterplan vorgelegt.

Masterplan Glacis⁴⁶

Der Masterplan umschließt das gesamte ehemalige Glacis (Ringstraße und heutige „Zweier-Linie“) mit einer Gesamtfläche von ca. 3,7 km² (Wien gesamt 414 km²) mit ca. 1.600 Gebäuden, ca. 8.600 Bewohnerinnen und Bewohnern, ca. 84.000 Beschäftigten und ca. 5.800 Gästen pro Tag. Eingangs heißt es dort: „Die darin dargestellten Planungsziele sollen als Rahmen für zukünftige Planungsverfahren und Projektentwicklungen herangezogen werden.“⁴⁷ Diese sind grob zusammengefasst die Folgenden:

Der Stadtraum Glacis ist als Teil der Wiener Innenstadt als lebendiges Zentrum weiterzuentwickeln und ist kein Museum.⁴⁸

Die Expertisen empfehlen, vorhandene Einrichtungen am Standort zu halten, aber durch zusätzliche Nutzungen im Bereich Kunst, Kultur, Wissenschaft und öffentliches Stadtleben zu ergänzen.⁴⁹

Neue Spielräume durch signifikante Änderungen des Bebauungsplans auf bestehenden Bauplätzen, sollen nur dann eingeräumt werden, wenn ein adäquater bzw. außerordentlicher öffentlicher Mehrwert geschaffen wird.⁵⁰

Die Stadträume der Ringstraße und Glacis-Zone sind – unausgesprochen – einer der wesentlichen Identifikationsräume der Wienerinnen und Wiener mit ihrer Stadt [...] zugleich jener Stadtraum, den Gäste in Wien am ehesten mit dieser Stadt in Verbindung bringen.⁵¹

Der hohe Anteil des sowohl konsumfreien als auch nutzungs offenen Stadtraums soll erhalten und ergänzt werden.⁵²

44 Stadtentwicklung Nr. 74, Konferenzbericht ‚Welterbe und zeitgenössische Architektur‘, Wien: Stadt Wien 2005, S. 69.

45 Ebd.

46 Magistrat der Stadt Wien Magistratsabteilung 21 Stadtteilplanung und Flächennutzung: Masterplan Glacis. Wien: Magistrat der Stadt Wien 2014.

47 Ebd., S. 5.

48 Ebd., S. 10.

49 Ebd., S. 11.

50 Ebd.

51 Ebd., S. 12.

52 Ebd.

Ein wesentliches Ziel ist die Rückgewinnung des öffentlichen Raums für die nicht motorisierten VerkehrsteilnehmerInnen. [...] Konkret sollen die Nebenfahrbahnen am Ring im Hinblick auf eine Mischnutzung entwickelt werden.⁵³

Die Ringstraße soll keinesfalls fragmentiert, vielmehr in ihrer Gesamtheit bewahrt werden.⁵⁴

Die Ringstraße soll als zeitgemäßer Freiraum wiederbelebt werden: aus der ehemaligen Flanierzone und heutigen Verkehrsader soll wieder ein urbaner, menschengerechter Aufenthaltsraum werden.⁵⁵

Die Ringstraße soll [...] als belebter, attraktiver Ort wahrgenommen werden [...] attraktivere Querungen sollen die Wegebeziehungen zwischen der Innenstadt, der Glaciszone und den umliegenden Bezirken intensivieren.⁵⁶

Hingegen soll sich die ‚Zweier-Linie‘ individualisieren können. Sie kann die Beziehungen zum Hinterland, in die jeweils angrenzenden Bezirke 3 bis 9 herstellen.⁵⁷

[...] Die ‚Zweier-Linie‘ soll nicht nur Verkehrszone, sondern vielmehr mit gestaltetem Grün und gemischten Nutzungen erlebbar gemacht werden. Sie kann ein Hybrid von Platz und Park darstellen.⁵⁸

Ansonsten sollen städtebauliche Maßnahmen stets darauf abzielen, die radiale Vernetzung zwischen innen und außen auch baulich zu intensivieren [...].⁵⁹

Besonderes Augenmerk soll insbesondere auf Sichtbeziehungen gelegt werden. Es handelt sich einerseits um die Sicht auf bestimmte Identifikationspunkte wie Stephansdom, Karlskirche etc., andererseits um die Sicht auf die ganze Stadt in Stadtveduten und Stadtpanoramen von höher gelegenen Punkten (Wienerwald, Donauturm, etc.).

Ebenso ohne nennenswertes öffentliches Echo wurden von der Wiener Stadtplanung zwei international renommierte Planungsbüros mit einer Studie zur Entwicklung der Wiener Ringstraße beauftragt.

Gehl Architects (Kopenhagen) konzentrieren sich unter dem Motto „from world class buildings ... to a world class street“⁶⁰ vor allem auf die Verkehrsproblematik der Ringstraße. Derzeit steht für sie die Flüssigkeit des Verkehrs im Vordergrund, die Autostraße ist zwischen Schienen und Allee eingesperrt, der Asphalt auch im Fußgängerbereich unterstreicht die Funktionalität, die Radwege sind sehr konfus, die Verbindung zwischen Gebäuden und Straße ungestaltet, um die Stationen besteht eine enorme Verhüttelung. Künftig könnten dagegen attraktive Umfelder der imperialen Gebäude diese stärker in den öffentlichen Raum hinaustreten lassen, weniger Verkehr insbesondere

53 Ebd.

54 Ebd., S. 13.

55 Ebd.

56 Ebd., S.13-14.

57 Ebd., S. 13.

58 Ebd., S. 15.

59 Ebd., S. 16.

60 Gehl Architects: Ringstrasse, Vienna 2015, Ringstrasse – A World Class Street, <https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/studien/pdf/b008425b.pdf> [08.06.2016].



Gehl Architects, Ringstrasse, Vienna 2015. Ringstrasse – A World Class Street

für eine Belebung der Randzone sorgen und eine Symphonie zwischen Stadt, Straße, Gebäude, Menschen, Kultur und Wissenschaft entstehen.

Barcelona Regional beschreiben die Entwicklung von früher bis jetzt mit „from a street to admire and to be seen [...] to a street for traffic“⁶¹. Ihre Analyse ist ähnlich der von Gehl Architects: Ihre Vision sieht die Ringstraße künftig als „place of comfort – a place to stay – a place to meet“⁶². Das heißt eine Transformation zum Raum für Fußgänger durch Neuorganisation der Verkehrsströme, die Schaffung eines lebendigen urbanen Raums zum Verweilen und Treffen sowie ein Upgrade der Qualität und Lesbarkeit des Charakters durch urbanes Design.

61 Barcelona Regional, Urban Development Agency: A vision for Ringstraße 150+ Wien. Ringstrasse: a comfort street. A place to stay, a place to meet. April 2015, <https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/studien/pdf/b008425a.pdf> [08.06.2016].

62 Ebd.



Barcelona Regional, Urban Development Agency: A vision for Ringstraße 150+ Wien. Ringstrasse: a comfort street. A place to stay, a place to meet, April 2015

Beide Konzepte konzentrieren sich auf die künftige Nutzung der Ringstraße als grüne Flaniermeile und hinsichtlich der Gestaltung entsprechend auf den Straßenraum, nicht aber auf die Gebäudearchitektur. Als erste Assoziation stellt sich dem Autor die Frage: Ist das eine Rückführung zum Glacis? – d. h. ein Grüngürtel um die Innenstadt als innerstädtische Ausflugszone? Sozusagen als Fortführung dessen was Friedrich Achleitner in den Achziger Jahren feststellte: „Man hat also in Wien vor hundert Jahren mit dem Bau der Ringstraße gewissermaßen nur das Verteidigungssystem gewechselt. Die größte Gefahr, die der Stadt damals drohte, war der Verkehr.“⁶³

Was der Masterplan ‚wert‘ ist, könnte sich an der aktuellen Diskussion um die Neugestaltung des Komplexes *Heumarkt – Hotel-Intercontinental – Wiener Eislaufverein – Wiener Konzerthaus* zeigen. Hier möchte ein Immobilienentwickler in der ehemaligen Glaciszone zwischen dem Wiener Konzerthaus und dem Hotel Intercontinental das Areal durch Bau eines Kongresszentrums mit einem Wohnturm bei gleichzeitiger Sanierung des Eislaufgeländes entwickeln. Die Diskussion entzündet sich hier am 73m hohen Wohnturm. Die Gegner des Projektes befürchten, dass dadurch der Weltkulturerbe-Status gefährdet werde, die Planer und die Stadt sahen dies zuerst nicht als beeinträchtigt.

Dem widersprach Maik Novotny im Falter im April 2016 mit durchaus interessanten Schlussfolgerungen: „Der Ende März vorgelegte Bericht der UNESCO macht unmiss-

⁶³ Achleitner, 1986, S. 145 – D.h. der Verkehr der Radialstraßen wurde an der Ringstraße abgefangen und um die Altstadt geleitet, R. Sch.

verständlich klar, dass die Pläne für die Intercont-Erweiterung beim Eislaufverein das Weltkulturerbe Wiener Innenstadt ‚irreversibel‘ gefährde.⁶⁴ Und weiter: „Was würde passieren, wenn Wiens Innenstadt nicht mehr Weltkulturerbe wäre? Würden die Touristen ausbleiben? Wohl kaum ... Hat die UNESCO immer recht? Nein.“⁶⁵ Aber auch nicht ganz unrecht,

denn sie kritisiert in ihrem Bericht nicht nur das Intercont-Projekt, sondern auch den Masterplan Glacis und das Hochhauskonzept, beide im Jahr 2014 vom Wiener Gemeinderat beschlossen. Dass letzteres gar keine Ausschlusszonen für Hochhäuser und keine konkreten Kontrollmechanismen für solche Projekte vorsieht, wird ‚mit großer Sorge‘ betrachtet. Hier trifft die Kritik ins Schwarze.⁶⁶

Und abschließend vermerkt Novotny noch:

Was will die Stadt Wien? Das würde man wirklich gerne wissen. Es scheint, die Stadt würde gar nicht so gerne überhaupt etwas wollen. Aber Stadtplanung zu betreiben, in der Hoffnung, dabei niemandem wehzutun, ist ein Irrglaube. Stadtplanung kann Grenzen setzen. Über diese Grenzen kann man diskutieren. Das geht auch ohne Weltkulturerbe.⁶⁷

Zu diesem Artikel passend vollzog die Stadt Wien im Mai 2016 – nachdem der Fachbeirat, die UNESCO und auch Teile der Öffentlichkeit Bedenken geäußert hatten – nun eine Kehrtwende und sprach sich gegen das Projekt aus ...

Womit die Eingangsfrage durch die gegenwärtige Praxis mehr als unbeantwortet bleibt. Aber schon 1912 hat Karl Kraus zum Thema alt versus neu treffend formuliert: „Ich muss den Ästheten eine niederschmetternde Mitteilung machen. Alt-Wien war einmal neu.“⁶⁸

64 Novotny, Maik: Weltkulturerbe ade? Halb so schlimm!. In: Falter 14 (2016). Wien 2016.

65 Ebd.

66 Ebd.

67 Ebd.

68 Kraus, Karl (1912): In: Stadt Wien, Stadtentwicklung Nr. 74, Konferenzbericht ‚Welterbe und zeitgenössische Architektur‘, Wien 2005, S. 17.